

Prof. Auxiliar

Dep. Minas

1

PARECER SOBRE HIPÓTESES DE TRAÇADO DO IC1 NA ZONA ENTRE ARGELA E LANHELAS – CAMINHA

Introdução

No passado dia 1 de Julho, a pedido do Doutor Paulo Magalhães, advogado, e acompanhado por membros da COREMA (Associação de Defesa do Património) e dos Presidentes das Juntas de Freguesia de Lanhelas e de Argela, Concelho de Caminha, o signatário visitou vários locais onde se projecta construir o traçado final do IC1, oriundo de Viana do Castelo.

Estão formuladas várias alternativas para este tramo final do IC1.

Fomos informados que existe uma apreensão generalizada nas populações locais de Lanhelas, Vilar de Mouros e Argela quanto a alternativas propostas para este traçado uma vez que algumas delas lesarão irreversivelmente a morfologia da região, algumas espécies naturais raras do Concelho, vestígios da ocupação humana antiga dos espaços e alterarão inequívoca e negativamente a vida das pessoas nas proximidades desses traçados.

Objectivos

A nossa missão neste processo, opinando sobre as hipóteses de traçado do IC1 que estão em discussão e apontando no sentido de alternativas tecnicamente viáveis que conciliem os interesses das populações e a preservação de espaços naturais possuídos de uma rara beleza, tem por objectivo o apoio a uma participação cívica activa das Associações e grupos locais cabendo-nos, por obrigação ética/profissional, uma atenção ao esclarecimento de dúvidas e incertezas que surjam quando se vislumbram acções antrópicas na paisagem que irremediavelmente a ferirão.

No nosso ponto de vista, mais não se está a fazer do que a tentar colaborar com o Estado Português, através do apoio a acções dos grupos organizados, tendo em vista o cumprimento da Constituição da República Portuguesa nomeadamente quando nesta se afirma que:

Artigo 52º - 1 “Todos os cidadãos têm o direito de apresentar, individual ou colectivamente, aos órgãos de soberania ou a quaisquer autoridades petições, representações, reclamações ou queixas para defesa dos seus direitos, da Constituição, das leis ou do interesse geral ...”

Artigo 65º - 5 *“É garantida a participação dos interessados na elaboração dos instrumentos de planeamento urbanístico e de quaisquer outros instrumentos de planeamento físico do território”.*

Artigo 66º - 2 *“Para assegurar o direito ao ambiente, no quadro de um desenvolvimento sustentável, incumbe ao Estado, por meio de organismos próprios e com o envolvimento e a participação dos cidadãos:*

b) Ordenar e promover o ordenamento do território, tendo em vista uma correcta localização das actividades, um equilibrado desenvolvimento sócio-económico e a valorização da paisagem;

d) Promover o aproveitamento racional dos recursos naturais, salvaguardando a sua capacidade de renovação e a estabilidade ecológica, com respeito pelo princípio da solidariedade entre gerações;

e) Promover, em colaboração com as autarquias locais, a qualidade ambiental das povoações e da vida urbana, designadamente no plano arquitectónico e da protecção das zonas históricas;

f) Promover a integração de objectivos ambientais nas várias políticas de âmbito sectorial;

g) Promover a educação ambiental e o respeito pelos valores do ambiente”

Relato da visita realizada

Iniciamos a visita pela realização de um percurso apeado sobre o traçado alternativo de ligação do IC1 à Estrada Nacional (EN) 13, que prevê o contorno do monte Gois (situado a Leste de Lanhelas) pela sua vertente Sul e Poente, a uma cota de cerca dos 100 metros, (Fig. 1) e que se projecta terminar na EN 13 no lugar de Gouvim, a NE de Lanhelas.

Toda a vertente deste Monte Gois, voltada para o Rio Minho, apresenta uma morfologia bastante inclinada, somente suavizada por patamares sub-horizontais resultantes, provavelmente, da dinâmica fluvial do Rio Minho num passado mais ou menos longínquo da história geomorfológica do nosso território.

O monte Gois representa um afloramento granítico de idade Hercínica (rocha com cerca de 300 milhões de anos) intruído em rochas muito mais antigas, xistos (com mais de 500 milhões de anos), que actualmente o circunscrevem. Possui o seu ponto mais alto a uma cota de 344 metros acima do nível médio da água do mar e a sua linha de cumeada, com cerca de 2 Km de extensão, é sensivelmente paralela ao Rio Minho e dista dele aproximadamente 1 Km. Estas dimensões fazem do monte Gois um promontório natural que se destaca na paisagem.

Este monte é um verdadeiro *ex-libris* natural da Freguesia de Lanhelas.

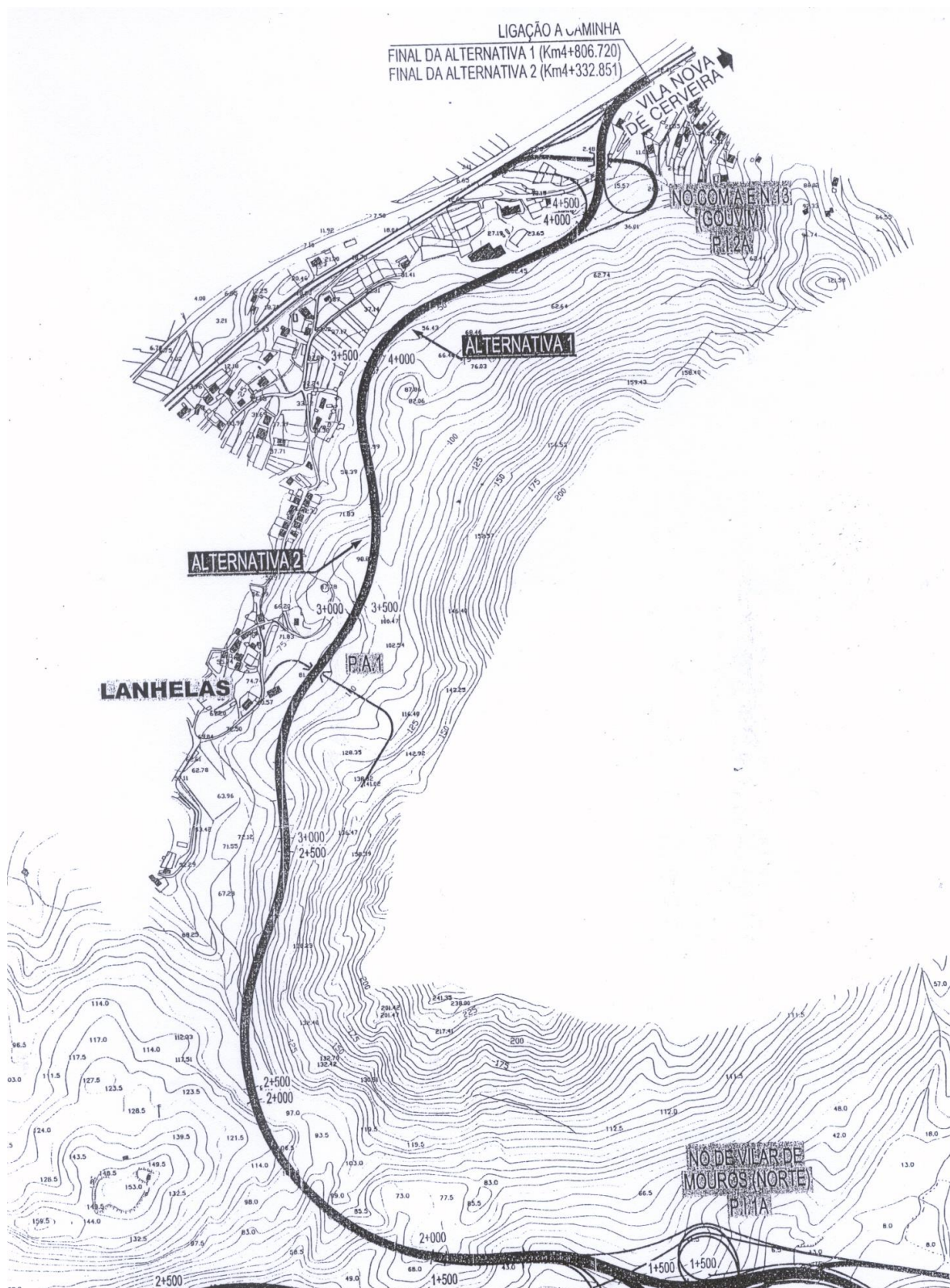


Fig. 1

Parte do traçado da ligação do IC1 à EN 13, nas vertentes Sul e Poente do monte Gois (Neste excerto de mapa reduzido, que nos foi facultado pela Junta de Freguesia de Lanhelas, que por sua vez o recebeu da EUROSCUTNORTE, encontram-se omitidas a grande parte das curvas de nível do monte Gois, bem como a maioria das habitações e ruas de Lanhelas!).

Os vários níveis aplanados que este monte possui, foram certamente ocupados por povos antigos, tendo mesmo sido já encontrados afloramentos graníticos com gravuras neles inscritas.

A unidade natural deste monte e a sua prodigiosa inserção na paisagem envolvente é clara mesmo aos olhos daqueles menos habituados a interpretar e a se deliciarem com as belezas que nos foram legadas pela natureza.

A paisagem que, deste monte, se vislumbra é de uma beleza rara, para não dizer única no nosso território.

Os itinerários, realizados a pé ao longo dos antigos carreiros, serpenteando as encostas do monte Gois, as ascensões ao seu cimo, são experiências dignas de uma verdadeira escola de educação ambiental dada a multifacetada variedade de perspectivas que tais percursos permitem ter quer da serra em si mesma quer do seu enquadramento em toda a paisagem envolvente que é possível alcançar com os olhos.

A hipótese de rasgar a ligação do IC1 à Estrada Nacional 13 a meia encosta e sobre as vertentes Sul e Poente do monte Gois parece-nos ser de uma insensatez a toda a prova, tanto mais que existem alternativas tecnicamente viáveis para a ligação em causa que não ferem aquela paisagem moldada ao longo de milhões de anos pelas agentes da geodinâmica externa da terra. Quebrar-se-ia, irremediavelmente, a unidade natural intrínseca à morfologia do promontório. A barreira criada pelo IC1 funcionaria como uma muralha que dividiria a serra em duas metades, “esquartejando”, em menos do tempo de uma geração humana, uma paisagem edificada em de milhões de anos.

As obras de construção deste tipo de estrada acarretam a realização de grande movimentações de terras, escavações de rocha e criação de taludes artificiais, impermeabilização de grandes áreas de terrenos, implementação de passagens inferiores para estradas, caminhos e linhas de água, etc.

Tudo isto seria feito ao longo das vertentes Sul e Poente deste monte, a escassos metros do aglomerado populacional de Lanhelas.

Actualmente, neste afloramento granítico, são captadas avultadas quantidades de água quer para abastecimento de casas particulares, quer para abastecimento público. A água subterrânea aqui captada, circula em fracturas do maciço granítico e os patamares naturais referidos anteriormente, funcionam como bacias de recarga dos aquíferos subterrâneos. Estas superfícies de recarga são importantes uma vez que a área de bacia de recarga, dada a inclinação geral do maciço, não é extensa. Daí que se devem manter virgens quanto à edificação na sua superfície. É possível observar várias condutas de água que,

por acção gravítica, conduzem a água captada na encosta Poente do monte, em direcção a depósitos que se situam imediatamente acima do aglomerado populacional no sopé deste. A Junta de Freguesia de Lanhelas possui captações de água que aproveita também a circulação de água nas fracturas deste afloramento rochoso. Estão instaladas no lugar de Chãs dos Compadres, a uma cota sensivelmente da ordem dos 50 metros.

As captações de água existentes seriam grandemente afectadas pelas obras de abertura do IC, podendo mesmo vir a ser aniquiladas uma vez que o traçado cortaria todas as condutas instaladas, algumas delas feitas sobre condutas antigas de pedra escavadas na própria rocha. Há mesmo alguma hipótese, não remota, de serem afectadas irremediavelmente algumas das circulações subterrâneas que alimentam captações que fiquem a uma cota inferior ao traçado previsto, nomeadamente as captações públicas de Lanhelas atrás referidas.

Acresce-se o facto de Lanhelas passaria a estar “encurralada” entre dois itinerários à vista desarmada (IC1 e EN 13) que confluiriam muito perto desta localidade, ficando o IC1 com o seu traçado mesmo por cima, e a muito pouca distância, deste agregado populacional. Naturalmente que também este facto nos parece ser legítimo apresentar-se como uma preocupação da população.

Da vertente Sul do monte Gois, tivemos oportunidade de observar a zona onde se levanta a hipótese de construção dos nós de acesso a Vilar de Mouros Norte e Sul.

Recorrendo a mapas onde se assinalam várias soluções do itinerário em causa, e a menos que estejamos mal informados, de imediato nos interrogamos se há a necessidade de estabelecer dois nós de acesso a Vilar de Mouros quando se projecta a Solução 2. A dimensão da Freguesia justifica que se invista na construção de dois nós de acesso ao IC1?

Foi-nos dado a conhecer que o traçado da Solução 2 atravessa uma mancha de folhosas (principalmente carvalhos) na zona exterior ao meandro do Rio Coura entre Rodetes e Cachadinha, mancha essa de grande interesse botânico dada a sua raridade na região. Esta mancha seria totalmente destruída caso aquela Solução fosse adoptada.

Na deslocação que fizemos à Freguesia de Argela, nomeadamente ao longo da estrada paralela ao Ribeiro do Real e que liga Argela a Dem, fomos informados pelo respectivo Presidente da Junta sobre a apreensão que tem causado na população desta Freguesia a hipótese de traçado da Solução 2, dada a proximidade deste ao aglomerado populacional bem como os extensos viadutos que terão de ser construídos e que marcarão para sempre

a paisagem que se avista de Argela em direcção ao monte que se estende entre os marcos geodésicos de Cruz da Facha e Serro.

Solução alternativa que tenta minimizar os impactes referidos

Admitindo que a ligação do IC1 à Estrada Nacional 13 se tem que implementar nas proximidades do lugar de Gouvim, a NE de Lanhelas, (questionamo-nos porque razão não terá lógica este IC1 prolongar-se até Valença, reforçando a ligação viária a Espanha, nomeadamente ao eixo Valença – Vigo já existente!), as observações e estudos que, sucintamente, nos foram possível realizar bem como os diálogos técnicos estabelecidos com colegas da mesma profissão, permitem-nos apresentar uma solução que, na nossa opinião, minimizaria os impactes referidos anteriormente e que tecnicamente é passível de ser implementada com algumas mais valias que à frente apontaremos.

Apresenta-se, em anexo e referenciada como Fig. 2, um traçado por nós idealizado e que foi marcado sobre uma folha de acetato (a traço roxo) e sobreposta a um excerto da Carta Militar Topográfica (Nº 14) à escala 1/25.000.

Este traçado tenta minimizar as pendentes, estabelecer raios de curvatura admissíveis para este tipo de estrada, acrescentando o facto de admitir a construção de túneis (assinalados a traço tracejado) com um comprimento também ele minimizado.

É possível constatar que esta solução:

- ↳ Encurta as Solução 2 e a ligação até Gouvim pelas encostas Sul e Poente do monte Gois em cerca de 1 Km.
- ↳ Diminui o número de viadutos a construir.
- ↳ Permite que o comprimento da travessia em ponte sobre o Rio Coura seja minimizado.
- ↳ Propõe um traçado que não interfere com o actual traçado da EN 301 que liga Vilar de Mouros a Paredes de Coura.
- ↳ Afasta o traçado dos aglomerados populacionais.
- ↳ Permite que as obras de construção do IC não interfiram com a circulação de águas em aquíferos que estejam a ser explorados.
- ↳ Minimiza a construção de aterros e de obras de escavação de taludes a céu aberto bem como a movimentação de terras nas estradas do Concelho de Caminha.
- ↳ Permite, com a escavação dos túneis (principalmente o túnel sob o monte Gois, totalmente construído em rocha granítica com aparentemente bom comportamento

mecânico) fornecer material inerte para a construção civil ou mesmo para a construção do próprio IC1 (estima-se um volume de rocha *in-situ* a desmontar da ordem dos 160000 m³).

↳ Diminuir a eventual área a ser expropriada pois os túneis são construídos no subsolo que é propriedade do Estado.

↳ No caso de ser adoptado um adequado planeamento da construção dos túneis, nomeadamente com a escavação em contra-ataque, permitirá uma melhoria das condições de escavação, bons aproveitamentos das diferentes equipas de trabalho e uma minimização do período de construção dos mesmos.

↳ Nos tramos em túnel, praticamente não se afigurará necessário construir fundação para o pavimento da estrada.

↳ Elimina qualquer interferência na paisagem do monte Gois, à excepção das bocas de entrada e saída dos túneis.

↳ Diminui o impacte visual do traçado na Freguesia de Argela, nomeadamente na vertente do monte a Poente do marco geodésico de Cruz da Facha.

↳ Retira o traçado da mancha de folhosas referida anteriormente.

↳ É aceite como boa pelos Presidentes das Juntas de Freguesia que acompanharam o signatário deste parecer nas visitas aos locais, bem como pelos membros da Associação COREMA.

Conclusão

O custo de construção de túneis, por metro linear, quando comparado com o mesmo custo de construção de um IC a céu aberto, afigura-se mais oneroso mas as mais valias referidas, e que resultam da opção da solução do traçado neste parecer apontado, serão sem dúvida compensadoras. Tanto mais que há bens naturais herdados da história da terra que não são passíveis de serem monetariamente quantificados. Alguns desses bens estão na região em causa e as gerações vindouras têm o direito a usufruir da sua existência.

Naturalmente que, perante esta proposta de solução para o traçado do IC1 e ligação à EN 13, competirá às equipas projectistas estudar o seu traçado definitivo bem como as soluções de nós de ligação necessárias para o acesso às localidades mais importantes da zona e àquela EN.

FEUP - Dep. Minas, 16 de Julho de 2003

Alexandre Leite

Prof. Auxiliar

Anexo

Proposta de traçado para o IC1, entre Argela e Lanhelas, e
ligação à EN 13

